Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 1379 de 2017

ASOCIACIÓN DE PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS DE CARGA (APVC)

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 6 de diciembre de 2017

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Martín Tierno.
MIEMBROS:	Señores Representantes Sonia Cayetano, Oscar De los Santos, Omar Lafluf, Juan José Olaizola y Néstor Otero.
INVITADOS:	Concurren los señores Jesús Amorín, Presidente y Ernesto Toledo Vicepresidente.
SECRETARIA:	Señora Doris Muñiz.
PROSECRETARIA:	Señora Viviana Calcagno.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida a la delegación de la Asociación de Propietarios de Vehículos de Carga, integrada por el presidente, el señor Jesús Amorín y por el vicepresidente, el señor Ernesto Toledo.

El motivo de esta reunión es para que nos planteen la problemática que están viviendo en su actividad que, fundamentalmente, está relacionada con el transporte dentro del puerto de Montevideo.

Sabemos que también están asociados a la intergremial de carga y que en reiteradas oportunidades han realizado sus planteamientos en este ámbito.

SEÑOR TOLEDO (Ernesto).- En primer lugar, agradecemos a la Comisión por recibirnos en el día de hoy y adaptar los horarios.

Les hicimos llegar un material que resume una iniciativa que hemos retomado hace dos meses. Concretamente se trata de volver a insistir ante algunas autoridades por el reclamo de situaciones que nos generan serios problemas para desempeñar nuestro trabajo.

En los últimos dos meses mantuvimos reuniones con el presidente de la ANP y también con autoridades de la Inspección General del Trabajo y de la Seguridad Social, de la DGI y del BPS, a quienes les planteamos una serie de situaciones que afectan nuestro trabajo desde y hacia el puerto de Montevideo, así como problemáticas que afectan al transporte en general, involucrando a todo el sector.

Como habrán podido apreciar en los documentos, esto es algo alarmante y no hemos encontrado explicación alguna de por qué se sigue manteniendo la situación.

Actualmente, en el 90% del transporte de carga no se cumple con las normas laborales. Esto ha sido reconocido por el inspector general del trabajo y la seguridad social y, de acuerdo con algunos informes, implica un monto de evasión anual que va de US$ 500.000.000 -cifras del Instituto Cuesta Duarte- a US$ 350.000.000, según estudios privados.

Esto incluye el no cumplimiento de los laudos, subdeclaración de aportes al BPS, evasión de IRPF. A su vez, como existe el pago en negro, hay toda una informalidad en torno a la DGI, pues ese dinero debe salir de algún lado y, por lo tanto, también hay subfacturación.

A la DGI le hemos dicho que el problema que existe por no controlar correctamente el beneficio que tiene el transporte, es decir, el IVA -que está topeado y es un porcentaje de la facturación-, permite que las empresas lo utilicen como una forma de evasión, descontado impuestos que no les corresponde y utilizando el gasoil para actividades que no están contempladas en la ley.

En el documento que presentamos a la Comisión elaboramos un detalle, pues a medida que nos íbamos reuniendo con las distintas autoridades, nos planteaban que había dificultades para controlar a nuestro sector porque está diseminado por todo el país y porque algunas empresas tienen direcciones de difícil acceso para los inspectores.

Concretamente, en ese detalle planteamos que con la evolución informática que hoy existe nuestro sector tiene muchos elementos de control dentro del sistema del Estado. Por ejemplo, todos los camiones que pasan por una balanza son registrados y se toma una fotografía a la matrícula del vehículo; todos los camiones que pasan por un peaje son registrados; todos los vehículos que ingresan o egresan de los puertos, zonas francas o pasos de fronteras tienen registro de horarios y de las cédulas de identidad de los conductores. Toda esa información está en distintos lugares.

Nos han manifestado la buena voluntad de parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas respecto a viabilizar esa información a todos los organismos de fiscalización. Actualmente la DGI, el BPS y el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social podrían tener acceso en forma directa a dicha información a través de un usuario web.

Sin embargo, sigue ocurriendo todo lo que mencionamos, y no se controla.

Esta situación también nos motivó a realizar una nueva ronda de visitas, entre otras cosas, por los ciento dieciséis años de vida de nuestra institución, que es la gremial de transporte de carga más antigua del país, iniciada por los viejos inmigrantes en el puerto de Montevideo, fundamentalmente, los gallegos, que sacaban las cargas en carros tirados por caballos o mulas.

Nos llama poderosamente la atención que con toda esta información disponible, no controlen quienes tienen que hacerlo.

También nos motivó volver a poner este asunto sobre la mesa el hecho de que este año, a partir de la rendición de cuentas, el país se encuentra con dificultades económicas importantes. Los señores diputados han destinado mucho tiempo en la discusión de crear nuevos impuestos o en modificar la normativa vigente.

Entonces, si tenemos en cuenta que la modificación arancelaria de la tasa consular y el asunto de quinielas representan US$ 112.000.000; que la rebaja de las tarifas de UTE significaría US$ 40.000; y que en el peor escenario la situación de los cincuentones sería de US$ 3.600.0000 en el período -US$ 70.000.000 por año-, no debemos olvidar que con esta situación se evita de recaudar mucho más que todo eso junto.

No terminamos de entender cómo con las posibilidades que hoy tiene el Estado de controlar, no se haga.

La mayoría de las empresas que nosotros representamos cumplen con todo, pero vemos algunos casos que deben pasar a la informalidad para poder competir. De esta forma, nuestra institución se va desgranando, porque nosotros le decimos: "Sigan haciendo las cosas bien", pero ellos nos responden: "Si hacemos las cosas bien, nos fundimos; debemos ir por el camino del costado".

Este es el planteo que le hacemos a la Comisión, que lo concretamos luego de haber recorrido una vez más todas las instancias en los distintos organismos.

Entendemos que el Parlamento debe conocer cabalmente esta situación.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Recién recibí la información que ustedes enviaron, y solo pude mirarla por arriba. Quisiera saber si ustedes están diciendo que hay camiones que ingresan al puerto de Montevideo que no tienen los controles correspondientes, no pagan los laudos y que hay choferes que ingresan con cédulas cambiadas. ¿Es esa falta de controles de la que están hablando? Evidentemente, eso es una competencia desleal para el sector formal de la actividad.

¿Ese es el principal reclamo?

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- En primer lugar, quiero agradecer a la delegación por visitarnos y por tener la valentía de decir esto. Tengo dos documentos en mi poder

En segundo término, me siento bastante triste porque es cierto lo que afirma uno de los delegados respecto a que en cada instancia presupuestal o de rendición de cuentas estamos viendo cómo rascamos la lata para obtener dinero.

Esto no es lo único que pasa. Aquí hay denuncias graves; creo que la Comisión luego tomará los recaudos respecto al destino que se les dará.

Reitero que se denuncian cosas muy graves, que constituyen una cadena que en algún momento se tendrá que cortar, porque el país así no puede seguir funcionando. No es solamente la entrada y salida del puerto, sino que se trata de toda la cadena de transporte, en cualquier punto del país.

En cada zafra hay una guerra, que termina en una negociación entre el agroexportador con un grupo de camioneros. ¡En esa negociación va todo! En esto no hay que engañarse ni mirar para el costado.

Esto no es lo único que está pasando en el país. Recuerdo que en las instancias de rendición de cuentas le recordé al subsecretario Ferreri una conferencia en la que el director de la OPP, economista Álvaro García, manifestaba que la evasión de IRAE era de 39% y que sería muy difícil reducirlo.

El 39% de recaudación del IRAE representa US$ 500.000.000 por año. Ahora sumamos esto, y debe haber más cosas.

Me parece que debemos tener en cuenta la seriedad y gravedad de las denuncias.

SEÑOR TOLEDO (Ernesto).- Como he dicho, nosotros nacimos en el puerto de Montevideo y, además, trabajamos en muchas otras actividades en todo el país.

En el puerto de Montevideo efectivamente sucede eso. Uno de los documentos que tienen los señores diputados es un memorándum que hemos presentado al presidente de la ANP, en el que registramos todo lo que íbamos a conversar -precisamente, para que no quedara solo en una conversación-, detallando todas las irregularidades que existen en el puerto. Eso fue a principios de octubre y todavía no tuvimos respuesta; la situación en el puerto sigue siendo igual. Lo que detalla el diputado pasa todos los días. Por ejemplo, si una empresa manda a su chofer al seguro de paro, paralelamente hace un acuerdo con ese chofer para que siga trabajando y parte de lo que cobra en el seguro de paro es lo que se ahorra la empresa al pagarle. Lo hace entrar al puerto con la cédula de un trabajador que no está en seguro de paro, y el que tiene que controlar esa cédula, no la controla. Hay una cantidad de elementos para que se controle, pero no se hace. Hay un sistema previsto -creo que está comprado-, que controla a los vehículos automáticamente al entrar al puerto. Eso habilitaría a que si un vehículo no tiene la documentación en regla, ni siquiera puede ser pesado, pero por algún motivo no está funcionando.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Estas son denuncias graves. A principio de año, cuando la zafra, recibimos a los arroceros. Había una discusión entre los productores, los transportistas y los molinos. En la cadena en la que participa el transporte, hay otros actores que terminan definiendo los precios. Supongo que esto debe darse en varias áreas, aunque están hablando específicamente del puerto. Estamos refiriéndonos al control de las áreas del país. Los aspectos vinculados a la negociación colectiva junto con la devolución de impuestos son de carácter nacional.

El otro día recibíamos a una persona vinculada al transporte de cargas, ya jubilada, y nos planteaba lo mismo. El ministro Rossi anunció en el Consejo de Ministros que se iba a implementar el mecanismo de la guía. Esta persona decía que había empresas que guardan camiones para los momentos críticos, porque tienen espacio, y otras que están sobreviviendo. Con la aplicación en líneas generales de estos acuerdos y cumplimientos ¿no hay un núcleo de empresas pequeñas que puede naufragar? ¿Los acuerdos, convenios y control estricto las afecta? ¿Todas las empresas están en condiciones de competir? No estoy hablando del objetivo que puedan tener las empresas, la pregunta es si no estamos midiendo el sistema por una variable que es para un núcleo de empresas, y que otras empresas no cumplen. ¿Qué experiencia tienen al respecto? No es lo mismo hablar de una empresa que se capitaliza y defrauda a otra que está en una etapa de transición en términos de eficiencia para hacer este mundo más competitivo.

Por otro lado, quiero saber la relación de camiones de carga con respecto a la carga que se traslada en el país ¿Hay alguna relación o existe un desfase entre la cantidad de vehículos y la carga de transporte del país? Hay una apreciación que indica que hay más camiones que los que se pueden sostener. Si los camiones de todas las empresas estuvieran cargando, trabajarían cuarenta días por año. Eso jaquea el propio sistema de transporte. Quiero saber si hay algún estudio que nos permita analizar este aspecto.

SEÑOR TOLEDO (Ernesto).- Acá hay dos aspectos en cuanto a lo que preguntaban los señores diputados. Los cargadores, muchas veces con una posición dominante sobre un mercado sobreofertado en camiones, son los generadores de esa presión sobre el transportista que no tiene un elemento de negociación. Los llevan a fijar tarifas que después la gente no puede cumplir. Hay algunos ejemplos que son alarmantes. Por ejemplo, cuando las empresas arroceras del primer nivel de exportación fijan tarifas, la tarifa del molino que está contra la frontera, pese a que está a 100 kilómetros más lejos, es un poco más barata que la del que está en Treinta y Tres. La explicación es bien sencilla: el gasoil en Río Branco es más barato. Esa es la explicación que da la propia empresa cuando uno dice cómo pudo cobrar el mismo flete a Río Branco que a Treinta y Tres.

En cuanto a la aplicación de las normas, estamos convencidos de que la norma que funciona, si se controla, es aplicable a los chicos, los medianos y los grandes, porque lo que podría dar diferencia es cierta ventaja de un patrón que ande arriba del camión, porque puede tener menos costos. La forma de aplicarlo es la misma para todos; no hay una diferencia y no se puede producir una competencia desleal entre empresas grandes y chicas.

Con relación a lo que dice el ministro Rossi, como somos parte de la intergremial acompañamos la iniciativa que se está manejando tendiente a solucionar muchas de estas cosas que estamos planteando: un sistema de control inteligente de la flota, vinculado a la vía de carga y con determinados elementos de tecnología que van a permitir un seguimiento tanto del vehículo como del conductor. Apoyamos eso absolutamente, pero tenemos una preocupación. Venimos hablando del control inteligente hace dos o tres años. El año pasado se aprobó este camino y recién hace un mes se firmó el primer preacuerdo de cómo se va a instrumentar. Está bien y es una muy buena idea, pero el temor que tenemos nosotros es quién va a llegar a verla vivo de los que son formales. Hoy en día, todas las normas que existen están para cumplirse. Entonces, si bien hay que perfeccionar el control de aplicación de esas normas -estamos de acuerdo con eso-, no podemos dejar de hacer lo que hay que hacer hoy, y más sabiendo que hoy existen elementos de control. Por ejemplo, según un estudio que se hizo en ITPC hace dos años, el 92% de las empresas que tienen dependientes -no las que manejan su propio camión- tienen contratado a un tercero un servicio de GPS, de control satelital de su flota. Es un sistema bastante económico -$ 600 o $ 700 por camión- y desde la oficina o la casa uno puede saber si el camión está parado o está andando. La DGI tiene la facultad -y lo ha hecho- de pedirle a esa empresa proveedora de GPS los datos de los vehículos de equis empresa. La información que se va a obtener de esa guía de carga va a estar compilada de una manera sencilla, amigable, pero esa información ya existe si se va a buscar. Entonces, estamos de acuerdo con eso, pero en el camino a llegar a lo ideal hay que hacer estas otras cosas porque, si no, las pocas empresas formales que están funcionando van a

desaparecer, y vamos a llegar con no sé qué pedazo de empresas a esa formalidad ideal que se está planteando.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Qué cantidad de empresas está pasando por la situación que ustedes están describiendo, que no pueden estar cumpliendo con las normativas, y cuántas tuvieron que salir del rubro, si eso ha sucedido? Eso nos dará insumos para la discusión que tendremos en la Comisión acerca de las denuncias graves que han hecho. La semana próxima vamos a recibir al ministro por todos los temas relacionados a la Comisión, y este tema va a estar arriba de la mesa. Quiero saber si tienen algún número para dejar a la Comisión sobre empresas que han cerrado por esta problemática o que estén a punto de cerrar.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- No sé si tienen este dato, porque el planteo, más que del cierre, habla de cómo se han pasado a la informalidad para poder seguir trabajando. El dato importante es el 90% del total del incumplimiento.

SEÑOR TOLEDO (Ernesto).- Hicimos un intermedio propio de una asamblea de ITPC para venir a la Comisión y hablando de otros temas algunos colegas mencionaron el 90%, 92% o 95%. La verdad es que no tenemos un número; si lo decimos, estaríamos mintiendo, pero vemos las pocas empresas que están cumpliendo. Hay empresas muy antiguas en el puerto de Montevideo que tienen una relación muy directa con la importación e importación, que históricamente han cumplido y siguen cumpliendo.

Hay otra variable que nosotros no manejamos, y que mencionaban otros colegas de ITPC. El problema hasta ahora estaba vinculado con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y en este caso no. Casi no tenemos problemas con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, hasta mencionamos que fue ese ministerio el que suministró la información. Hay ciertos controles automáticos, como el control de la balanza o de los peajes, que el camión sin habilitación no puede pasar. Nos han denunciado que se están formando nichos de locales informales que funcionan entre peaje y peaje, entre puesto de pesaje y puesto de pesaje, y que se están comercializando vehículos sin documentación habilitante para circular; se comercializan a valores muy bajos y todo lo que son negocios locales o trabajos a nivel agropecuarios, por ejemplo de silos, se hace con transporte informal que no puede circular por la ruta. Este es un elemento que no manejamos en la información que les dejamos, y ahora los colegas nos lo aportaban como un problema que se les agregaba, porque estos nichos de trabajo que hay en algunos lugares generan competencia.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión toma nota de esto que ustedes han planteado. Si bien es cierto que el ministerio no es hacia donde apunta la denuncia, es bueno saber la opinión que tiene porque es el que regula y controla todo el transporte. También hay otros organismos involucrados con los que vamos a tomar contacto para ver de qué manera están trabajando y tratar de solucionar una problemática que puede llegar a ser mayor si no se corta.

SEÑOR OTERO (Néstor).- Me llamó la atención lo que denunciaron sobre la entrada al puerto de personas en seguro de paro con cédula de identidad de una persona que está en actividad. ¿Qué pasa a nivel sindical?

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Estamos muy cerca de fin de año pero quería proponer otra reunión con el presidente del ITPC y con ellos, porque esto es muy importante, ya que hace a la economía del país y mueve a mucha gente, generando una enormidad de puestos de trabajo. Normalmente, en este último tiempo, toda la producción está centrando el foco en el costo del flete. Entonces, nos dicen: "Nosotros necesitamos competitividad. Los salarios no los podemos tocar, en las tarifas públicas no tenemos injerencia, el dólar no lo manejamos, entonces apretamos en el flete". Ustedes me han oído decir que en Salto no se produce más soja porque el flete cuesta US$ 43 a Nueva Palmira. Cuando la soja valía US$ 650, era bárbaro, pero con la soja a US$ 300, significa más del 10%. Por la importancia que tiene el rubro me parece importante que agendemos alguna reunión para ver qué cantidad de gente mueven, qué cantidad de camiones hay, porque el asunto no es abaratar el flete pagando en negro, ya que ahí el país se iría a la B. Me parece un tema muy importante porque hace a la producción del país.

SEÑOR AMORÍN (Jesús).- Últimamente, le echan toda la culpa a los precios de los fletes que encarecen los productos. Yo creo que no es así. En Salto, la naranja cuesta $ 5 o $ 6 el kilo. En Montevideo, está a $ 40. Las 30 toneladas de naranja de Salto a acá pagan $ 28.000, $ 1 por kilo.

Hay muchos hechos concretos.

Fíjense que en la zafra del arroz, con la cantidad de camiones que mueven los chacareros, no aumenta el consumo de gasoil. ¿Por qué no aumenta el consumo de gasoil? En el conflicto de transporte con los arroceros, hubo una comisión formada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la Aduana, y Ancap, que detectaron cerca de trescientas infracciones de camiones que estaban usando gasoil brasilero.

Hace más de seis meses pedimos al ministerio que tomara alguna resolución. Nosotros decimos que no pasa nada, pero nos dicen que va a pasar, pero pasa el tiempo y no ocurre nada.

El gasoil brasilero está a $ 23 o $ 24. Hay un porcentaje de casi un 30% o un 40%. Si hay controles y hay hechos concretos, se tiene que tomar alguna medida; por lo menos, para tratar de disuadir, pero hasta los chacareros, con ese conflicto, no tenían gasoil adentro y dejaron de recolectar. Todo el mundo sabe que todo el gasoil de la frontera es brasilero.

SEÑOR TOLEDO (Ernesto).- Para responder a la pregunta del señor diputado Otero, quiero decir que el sindicato lo ha denunciado. Yo mencioné al principio un informe del Instituto Cuesta Duarte, que hablaba del tema de la informalidad.

SEÑOR OTERO (Néstor).- Creo que son dos los problemas. Por un lado, está eso de que quizás el sindicato no esté haciendo la fuerza necesaria. ¿Ustedes hablaron con el PIT- CNT? ¿O solo recibieron información del Instituto Cuesta Duarte?

SEÑOR TOLEDO (Ernesto).- Tenemos diálogo con el sindicato en los consejos de salarios.

SEÑOR OTERO (Néstor).- Haciendo referencia a lo que decía el señor Amorín, que viene la zafra sobre la frontera y no aumenta el consumo de gasoil en las estaciones de servicio locales. Se sabe que están comprando gasoil en la frontera. Normalmente, esos camiones van con un chofer que es un empleado. Son un poco cómplices de la situación. O sea que en realidad por el lado del sindicato también se podría actuar de muchas maneras.

Hablábamos del intercambio de cédulas de identidad para entrar al puerto, pero también podrían denunciar esas situaciones que está haciendo el patrón.

Me imagino que tratarán de disuadir este tipo de cosas. No debe ser fácil. Y las relaciones laborales tampoco son fáciles, en el sentido de que el empleado termine denunciando al patrón.

Por ese lado también puede haber alguna solución.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Me parece que plantear que el sindicato es cómplice, porque un trabajador no denuncia, cuando a la misma empresa la hacen entrar con un cédula trucha a un trabajador que está en seguro de paro es poner en situaciones de cómplice al 90% de un sistema del que preocupaba su comportamiento, que creo tiene problemas más de fondo. Debemos ir revisando el control que se le da al sistema de transporte de carga, porque esto se puede ir agravando. Me parece que necesitamos crear un ámbito con información científica, a los efectos de que, ante la presunción de hechos, podamos plantearnos cuáles son las perspectivas. Lo digo en el sentido de cuál era la empresa grande, la masa crítica. En realidad, el sistema tiene que sufrir una adaptación de salario, de legislación, de subsidios cruzados que permitan que el sistema en su conjunto funcione. Supongo que no es igual el tráfico de cargas en Artigas y Salto que en Montevideo, Canelones y Maldonado. Esas realidades complejizan un sistema que es de carácter nacional.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Ustedes nos dicen que este memorándum lo entregaron al presidente de la Administración Nacional de Puertos. ¿Eso fue en una reunión que mantuvieron con él? ¿Conversaron el tema? ¿Les adelantó que conocía todo esto? ¿Qué les dijo? ¿Se puede saber en qué términos fue? ¿Ellos habían tenido denuncias de esto? ¿Estaban al tanto de las situaciones que están narradas acá en el memorándum? ¿Van a tomar alguna acción concreta? ¿Hay una nueva reunión prevista con la Administración Nacional de Puertos por este tema? ¿Cómo les fue en la reunión y cómo sigue la secuencia de este tema?

SEÑOR TOLEDO (Ernesto).- Con respecto al último tema, de la Administración Nacional de Puertos, por supuesto que tuvimos una reunión que duró una hora o una hora y media en la que detallamos todo lo que decía el memorándum de la Administración Nacional de Puertos y después de la reunión tuvimos por lo

menos dos notas, con quince días de separación, pidiendo contestación al memorándum, pero aún no tuvimos respuesta de la Administración Nacional de Puertos.

Las cosas que denunciamos siguen pasando todos los días.

Con respecto al tema de los trabajadores, agrego que hay una situación que involucra un tema social, delicado y serio, que no sé si es particular; quizás lo sea del transporte de carga. Se da la situación de que hay muchos trabajadores del transporte de cargas que tienen situaciones de retenciones judiciales por segundos o terceros hijos, o matrimonios. Entonces, lamentablemente, una situación que se ve a diario es el acuerdo entre trabajadores y empresarios para la subdeclaración, a los efectos de que la retención a los hijos sea menor. Inclusive, si las propias autoridades se remiten a la historia laboral de algunos trabajadores, se van a encontrar con que teniendo salarios promedio de $ 60.000 o $ 70.000 por cinco, seis, siete o diez años, un día pasan a ganar $ 15.000 y siguen ganando $ 16.000. Ahí hay un tema social del que todos somos conscientes. Lo hemos hablado mucho con el sindicato, pero creo que también involucra lo que representaría un correcto control de la actividad. Eso lo evitaría.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Vuelvo a insistir con mi planteo del trámite que tenemos que dar a este tema. ¿Por qué? Porque hay mil situaciones diferentes. No es lo mismo transportar al puerto un contenedor de Florida por Ruta Nº 5 que andar por la ruta que estuvimos el otro día. No es lo mismo el que trabaja en un rubro que transporta granos, que además manejan bien, como Consorcio Agrícola, y hace un negocio. Los otros días, el señor nos decía que hay gente que guarda los camiones y trabaja cuatro meses o cuarenta días. Hay firmas importantes que conozco bien de adentro, que arreglan con un grupo de camiones que transportan el trigo y la cebada, con ese mismo grupo de camiones transportan al puerto en junio y julio y en setiembre y octubre la soja. Ese grupo de camiones hace un negocio directamente. Entonces, hay situaciones muy distintas.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas agradece la presencia de la Asociación de Propietarios de Vehículos de Carga.

Les haremos llegar los pasos que daremos con respecto al planteo que acaban de formular. Nos comunicaremos con los organismos con los que han tenido reuniones y no han recibido respuestas.

(Se retira de sala la Asociación de Propietarios de Vehículos de Carga)

——Tenemos una nota enviada a la comisión por parte del señor diputado Olaizola, planteando la problemática que se estaba enfrentando en la operativa de la carga paraguaya en el puerto de Montevideo.

La Presidencia entendió que este tema debía plantearse al señor ministro, aunque sé que ha habido alguna solución por parte de las autoridades del puerto y quienes hacían este trasbordo de carga paraguaya en el puerto de Montevideo.

Con gusto vamos a ingresar esta nota dentro de los temas que trataremos con el señor ministro en la próxima semana. Ya está confirmada la reunión para el día miércoles 13 a la hora 12.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Presenté esta solicitud de convocatoria al directorio de la Administración Nacional de Puertos y sería importante que viniera además del ministro, porque ha sido un actor principal en este proceso que han sufrido las cargas paraguayas por estos problemas operativos que han tenido en el puerto de Montevideo. A nosotros nos preocupa mucho la situación.

Hoy el 90% de la carga paraguaya pasa por el puerto de Montevideo. Esto no pasaba hace pocos años atrás. La actitud del gobierno anterior de complicar la operativas paraguayas en el puerto de Buenos Aires, fue generando una lenta concentración y crecimiento de las cargas que pasan por el puerto de Montevideo, llevando a que hoy movilice entre un 40% y un 50% de sus cargas de este origen. Es una carga muy importante para el puerto de Montevideo. Genera trabajo, genera actividad, genera venta de servicios y genera ingresos para el país, pero genera algo mucho más importante, que es que nos da escala para los servicios oceánicos que operan en el puerto de Montevideo.

Por sí solo, muchas veces Uruguay no tendría una escala interesante para que estos servicios oceánicos operen aquí y si nosotros perdemos las cargas paraguayas, también corremos el riesgo de perder servicios

oceánicos y transformarnos en un puerto de cabotaje. De ahí la importancia que tiene este tema y me parece que la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas no puede estar ajena a eso.

Como decía, en el período pasado, ellos tuvieron graves problemas en el puerto de Buenos Aires y entendieron que era más cómodo y beneficioso trabajar aquí en el puerto de Montevideo. Inclusive, han incorporado embarcaciones nuevas, de origen paraguayo, que están adaptadas a las necesidades que ofrece navegar hasta Montevideo y operar aquí en el puerto, pero en el último tiempo se ha armado unos cuellos de botella, que fueron los que motivaron el video que todos conocemos, de un senador paraguayo del Parlasur que vino aquí, hace cuestión de un mes, se subió a una embarcación paraguaya y desató toda esta movida de negociaciones, de venida de autoridades paraguayas, de diplomáticos, de armadores y la contracara uruguaya, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de la Administración Nacional de Puertos y de los operadores privados, que se pusieron a trabajar en el tema. Ha habido alguna solución parcial para estas cargas.

Debemos tener en cuenta que un barco que está parado en el puerto de Montevideo cuesta a los armadores paraguayos en el entorno de US$ 7.000 por día. Son cifras muy importantes.

Hay una gran congestión en el puerto público. Hay problemas de falta de gruistas. Una operativa de una escala de un barco paraguayo que antes llevaba de cuarenta y ocho a setenta y dos horas, hoy lleva de quince a veinte días.

Paralelamente con el nuevo gobierno, Argentina ha desarrollado una política muy agresiva de captación comercial de cargas paraguayas. El principal escollo que tenían las cargas paraguayas en Argentina era la aduana. Hubo momentos que llegaron a escanear el total de la carga de un barco y hace pocos días la administración de aduanas comunicó a la Dirección Nacional de Puertos de Argentina que iban a hacer controles meramente aleatorios y que se suspendían totalmente ese tipo de controles que eran el problema más importante que tenía la carga paraguaya

Hay una noticia que es sumamente preocupante. Es algo legítimo, que Argentina puede hacer: está entrando al Parlamento argentino un proyecto de ley de puerto libre, que daría los mismos beneficios al puerto de Buenos Aires que al puerto de Montevideo, lo que equipararía muchas de las ventajas comparativas que nosotros tenemos en la región a los puertos argentinos.

Creemos que es imperioso que la carga fluvial que opera en el puerto de Montevideo tenga un puesto de atraque seguro y un puesto de atraque prioritario. Por eso, este reclamo de la comparecencia del señor ministro y del directorio de la Administración Nacional de Puertos para saber en qué se ha podido avanzar, pero también sería importante conocer qué se está haciendo a nivel global, porque se ha conseguido alguna solución para este cuello de botella que se había generado, pero tenemos entendido que todavía falta una solución de fondo. Nos gustaría conversarlo con las autoridades.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor ministro de Transporte y Obras Públicas ya está convocado. Agregaremos este tema y le solicitaremos que concurra con las autoridades de la Administración Nacional de Puertos por el tema que fue planteado.

Por otra parte, tenemos el asunto que nos plantearon quienes recién nos visitaron. Estamos a fin de año, pero este tema preocupa. Ellos plantearon que han tenido reuniones tanto con la Administración Nacional de Puertos como con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y con la Dirección General Impositiva. Tal vez podemos avanzar por ahí o podemos realizar alguna reunión extraordinaria para saber qué han hecho los organismos involucrados en este tema.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Como medida urgente, propongo hablar con las autoridades de la Dirección General Impositiva, del Banco de Previsión Social y del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, con el presidente de la Administración Nacional de Puertos y con el señor ministro de Transporte y Obras Públicas, a quienes haremos llegar estos documentos, porque esto realmente nos preocupa.

Creo que aquí hay denuncias muy graves, hasta de coimas.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¡Coincido!

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Me parece que esto tiene que llegar, sin demoras, a los organismos que tienen responsabilidad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tomamos nota de las expresiones del señor diputado Lafluf. Sería interesante que las autoridades de alguno de estos organismos concurrieran a la Comisión -tal vez en una sesión extraordinaria- antes del día 15.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Es necesario analizar este sistema de cargas a la luz de los cambios que se están produciendo. Tengo la impresión de que se trata de un problema de viabilidad del sistema y de costos asociados. La aplicación de la ley está fuera de discusión, pero hay un problema con el funcionamiento del sistema. La competividad es parte de los costos y hay factores sociales, pero la discusión es si algunas empresas del interior del país están en condiciones de competir con estas otras empresas, que son las que se organizan. Es una duda existencial.

Tal vez el año que viene sería conveniente convocar a quien esté a cargo del subgrupo de este tema en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para que, de alguna forma, nos diga hacia dónde van las perspectivas pues, reitero, hace a la viabilidad del sistema.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar).- Puedo estar de acuerdo con que tal vez haya un excesivo número de camiones, pero el asunto es que se trata de empresas grandes, medianas o pequeñas que se enfrentan a una situación dominante.

Es real que los agroexportadores organizan su flota de camiones para trabajar todo el año. También es real cuando UPM dice que no hará otra planta si no tiene el tren y el puerto, porque la competitividad es diferente. Transportando por ferrocarril UPM ahorrará el 40% del costo de los fletes. En cuanto al puerto de Montevideo -con ánimo locatario preguntábamos por qué no salía por Fray Bentos-, por ahí salen 800.000 toneladas mientras que por Fran Bentos podrían salir con 25 toneladas.

¡Nos están indicando las cosas que hacen a un emprendimiento viable!

Esto es algo que me preocupa porque mueve a mucha gente y es mucho el trabajo que está en juego.

A su vez, la competencia desleal es muy fuerte; son entre US$ 350.000.000 y US$ 500.000.000. ¡Es muy fuerte! Todo el mundo en esa manija de decir: "¡Todo el mundo está trabajando en negro!". Esto no se ataja más, y por eso es preocupante.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Solo le pido a la Comisión que tenga a bien convocar al subgrupo de negociación colectiva para analizar datos científicos, pues no quiero hacer apreciaciones ni responder a cosas que aquí se han planteado. Creo que es algo más de fondo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tomamos en cuenta la solicitud del señor diputado y se la plantearemos a quien ocupe el cargo de presidente.

Se levanta la reunión.